

**PRIORITY
DOCUMENT**

SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)



REC'D 16 AUG 2004

WIPO PCT

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen: 103 30 977.2

Anmeldetag: 9. Juli 2003

Anmelder/Inhaber: Continental Teves AG & Co oHG, 60488 Frankfurt
am Main/DE

Bezeichnung: Hydraulische Fremdkraftbremse

IPC: B 60 T 13 /12

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 28. Juli 2004
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Stremme

30.06.2003

Hydraulische Fremdkraftbremse

Technische Beschreibung der Erfindung

1. Beschreibung der Erfindung

Die hydraulische Fremdkraftbremse besitzt als zentrale Komponente einen hydraulischen Bremskraftverstärker, der sowohl mit einem Bremspedal als auch elektrisch betätigt werden kann. Der Bremskraftverstärker betätigt einen Tandemhauptzylinder entweder hydraulisch oder mechanisch. Dem Tandemhauptzylinder nachgeschaltet ist ein vierkanaliges ABS Modul zur radindividuellen Druckregelung. Zur Versorgung des Bremskraftverstärkers mit hydraulischer Energie ist ein Hydrospeicher und eine elektromotorisch angetriebene Speicherladepumpe vorgesehen. Der hydraulische Bremskraftverstärker und der Tandemhauptzylinder bilden zusammen ein Bremssystembetätigungsmodul mit einem gemeinsamen oder zumindest verblockten Gehäuse.

In einer Bohrung des Gehäuses ist ein Betätigungskolben geführt, dessen Stirnfläche in eine hydraulische Betätigungskammer hineinragt. Die gegenüberliegende Wand der hydraulischen Kammer wird von einem hydraulischen Tandemhauptzylinderbetätigungskolben gebildet. Im Betätigungskolben ist ein Simulatorkolben geführt, der über eine Betätigungsstange mit dem Bremspedal gekoppelt ist. Der Simulatorkolben begrenzt innerhalb des Betätigungskolbens eine hydraulische Simulatorkammer. Ein mechanisch betätigbares hydraulisches Ventil wird vom Verfahrensweg des Betätigungskolbens relativ zum Gehäuse gesteuert. Ein elektrisch betätigbares Ventil oder – wie dargestellt eine Ventilkombination – wird von einer nicht dargestellten Elektronikeinheit angesteuert. Ein Pedalwegsensord erfasst die Pedalstellung. Drucksensoren erfassen die Drücke im Hydrospeicher und in der hydraulischen Betätigungskammer.

Bild 1 zeigt die hydraulische Fremdkraftbremse in unbetätigtem Zustand.

Bild 2 zeigt die hydraulische Fremdkraftbremse bei der Ausführung einer elektronisch – beispielsweise durch ein automatisches Abstandsregelsystem – gesteuerten Fremdbremmung.

Bild 3 zeigt die hydraulische Fremdkraftbremse in einer bevorzugten brake-by-wire Betriebsart. Der Fahrerwunsch wird über den vorzugsweise mehrfach redundant ausgeführten Pedalwegsensord erfasst und mit Hilfe der Elektromagnetventile gemäß einem frei programmierbaren Kennfeld in einen Betätigungsdruck umgesetzt.

Bild 4 zeigt die hydraulische Fremdkraftbremse in einer hydraulischen Rückfallbetriebsart, die beispielsweise bei einem Stromausfall automatisch aktiviert wird. Dabei wird der Fahrerwunsch nach weniger, gleichbleibender oder mehr Bremsbetätigung durch eine Längsverschiebung des Betätigungskolbens auf das mechanisch betätigbare Hydraulikventil übertragen, welches damit den Betätigungsdruck entsprechend den Fahrervorgaben so lange regelt, wie hydraulische Energie zur Verfügung steht.

Bild 5 zeigt die hydraulische Fremdkraftbremse in einer mechanischen Rückfallbetriebsart, die automatisch aktiviert wird, wenn keine hydraulische Energie vorhanden ist. Weil in der Betätigungskammer kein hydraulischer Druck aufgebaut werden kann betätigt der Betätigungskolben den THZ durch mechanischen Kontakt. Durch den in dieser Betriebsart längeren Verfahrensweg des Betätigungskolbens wird der Pedalwegsimulator hydraulisch gesperrt. Dadurch wird verhindert, dass in dieser Betriebsart der Pedalweg übermäßig groß wird.

Bild 6 zeigt eine Variante der hydraulischen Fremdkraftbremse, bei der das mechanisch betätigbare Hydraulikventil nicht direkt vom Betätigungskolben sondern unter Zwischenschaltung eines Querstabs betätigt wird. Außerdem zeigt Bild 6 das Innere des Blocks »Standard-ABS« (Zwecks Vergleich mit Bild 8).

Bild 7 zeigt eine Variante der hydraulischen Fremdkraftbremse mit Querstab, bei der die Rückförderpumpe des Standard-ABS entsprechend der DE10030031 (P9816) durch eine hydraulisch angetriebene, ventilsteuerte Rückfördereinrichtung ersetzt wurde. Dies ist voraussichtlich eine kostengünstigere Lösung als der Einsatz eines Standard-ABS mit eigener, separater Motor-Pumpeneinheit. Die Anordnung der Speicherladepumpe im ABS-Modul ist besonders vorteilhaft, weil die Betätigungseinheit dadurch kleiner baut und das ABS-Modul einfacher als das Betätigungsmodul gegen die Übertragung von Körperschall ins Fahrzeuginnere isoliert werden kann. Von den beiden zusätzlichen Verbindungsleitungen steht nur eine und nur während der Hydrospeicher nachgeladen wird oder Druckmittel zurückgeführt wird unter Druck. (Permanente unter Druck stehende Verbindungsleitungen sind in PKW nicht erwünscht.)

Bild 8 zeigt im Detail eine Variante der hydraulischen Fremdkraftbremse mit trockener Simulatorfeder.

2. Stand der Technik

Das Funktionsprinzip der Fremdkraftbremse ist durch die EP1078833 (P9697) bekannt. Nachteilig ist dort die Anordnung des mechanisch über einen Kipphebel betätigbaren hydraulischen Ventils. Die bei solchen Ventilen unvermeidbaren Leckagemengen von Druckmittel würden bei der dort vorgeschlagenen Anordnung den Hydraulikkreislauf verlassen und in den Fahrzeuginnenraum abfließen.

3. Technische Vorteile der Erfindung

In der vorgeschlagenen Anordnung des mechanisch betätigbaren hydraulischen Ventils verbleiben alle durch Leckagen am Ventil bedingten Leckagevolumina im Hydraulikkreislauf. Außerdem wird eine vorteilhafte Anordnung der Komponenten zu einem Bremssystembetätigungsmodul vorgeschlagen, bei der der Hydrospeicher direkt am Gehäuse angebracht ist, ohne dass eine permanent Druck führende externe hydraulische Rohr- oder Schlauchleitung erforderlich ist. Besonders vorteilhaft ist die Anordnung der Motor-Pumpe Speicherladeeinheit im ABS-Modul bei gleichzeitigem Ersatz der elektromotorisch angetriebenen ABS-Rückfördereinheit durch eine hydraulisch angetriebene.

4. Der entscheidende Punkt der Erfindung: Siehe 3.

5. Umgehungslösungen

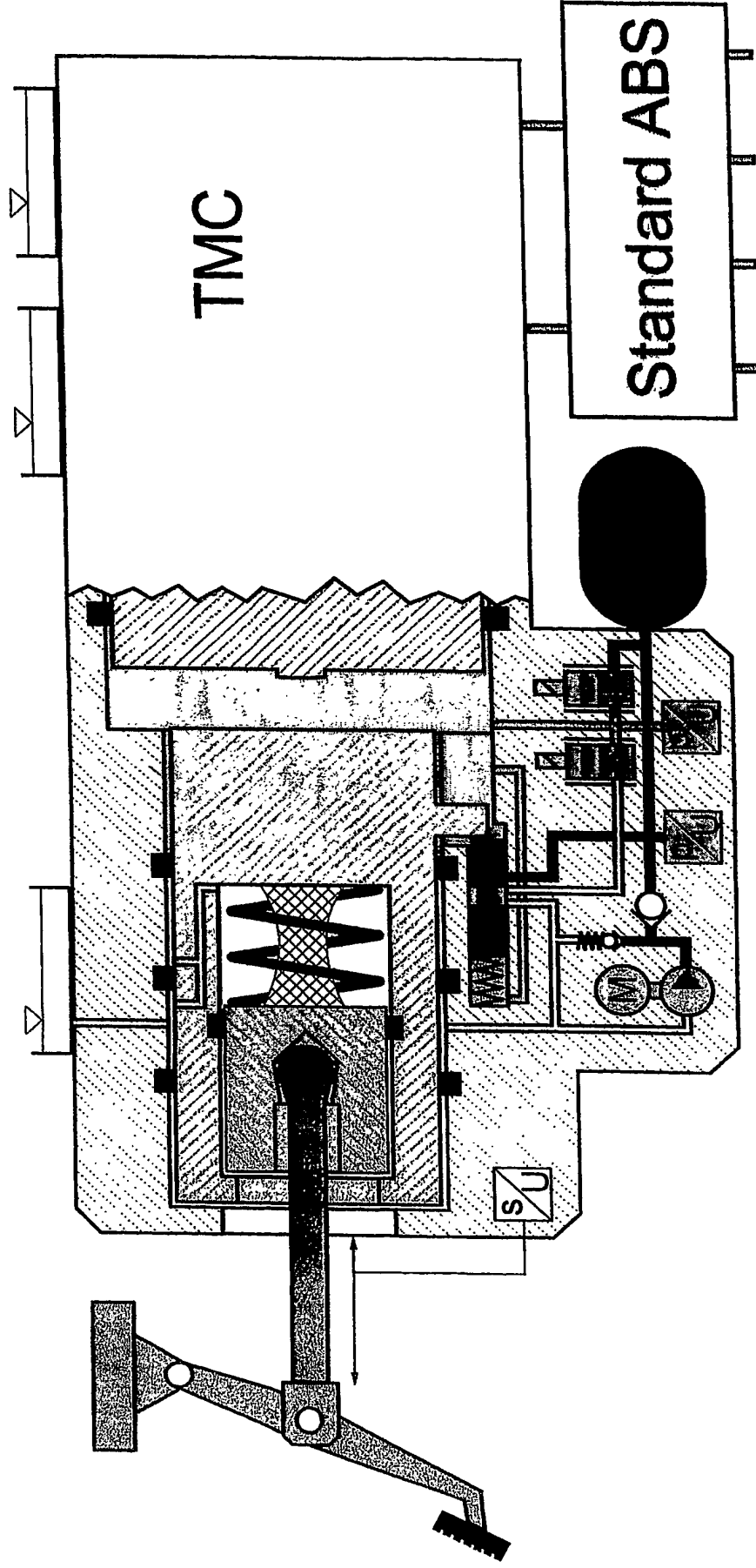
Keine.

The diagram illustrates a Standard ABS system integrated with a TMC unit. The TMC unit is shown as a large rectangular block on the left, with a line labeled 'S' connecting it to the ABS unit. The ABS unit is located on the right and contains a pump/motor (M) and a pressure accumulator (U). The system is connected to the wheel brake assembly, which includes a spring and a piston. The diagram shows the flow of hydraulic fluid and the electrical control circuit.

Stefan A. Drumm
01.07.2003

Full Power Brake FPB

Bild 2

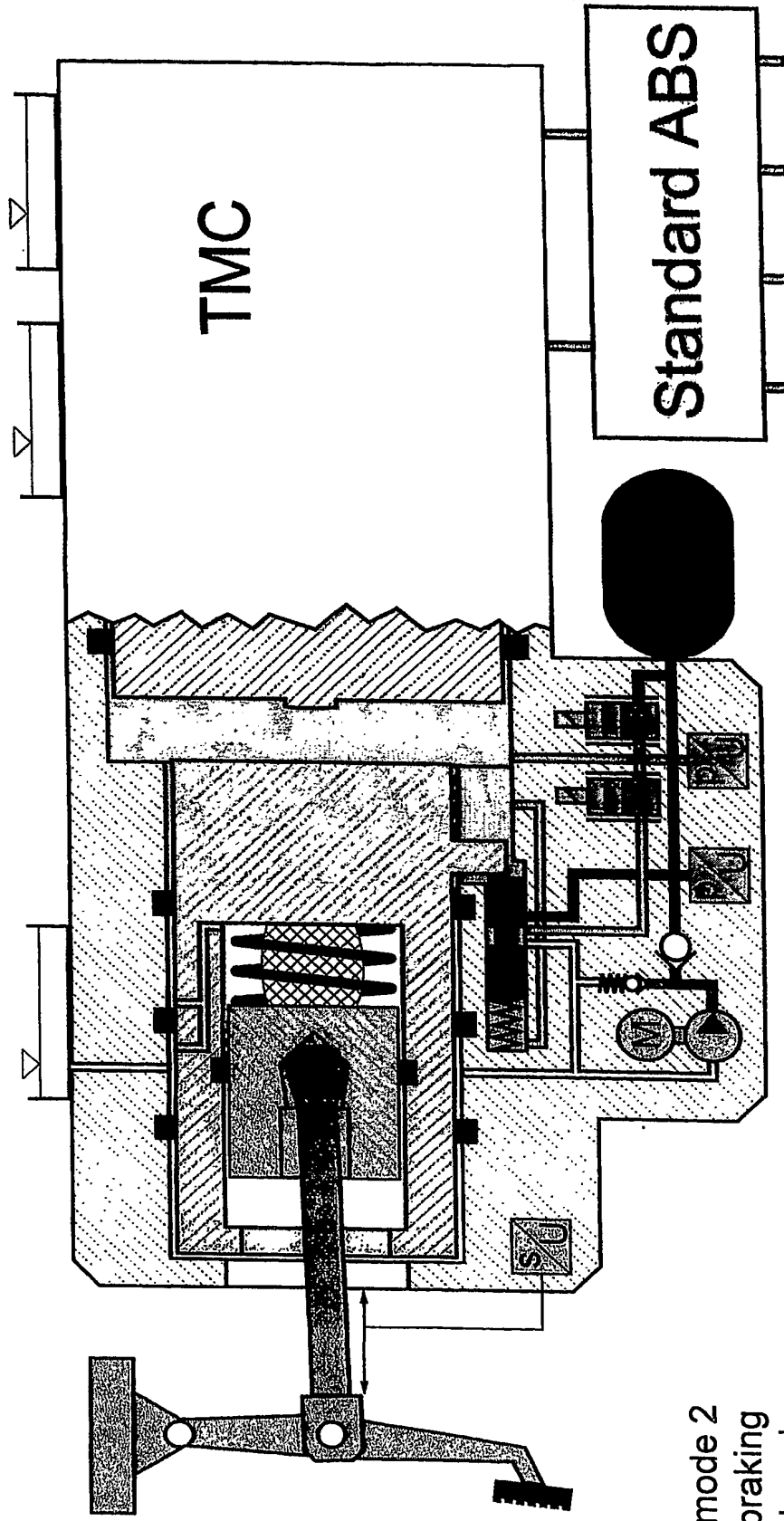


operation mode 1
= autonomous braking

Full Power Brake FPB

Stefan A. Drumm
01.07.2003

Bild 3



operation mode 2
= by-wire braking
= preferred mode,
includes ABS
and ESP function

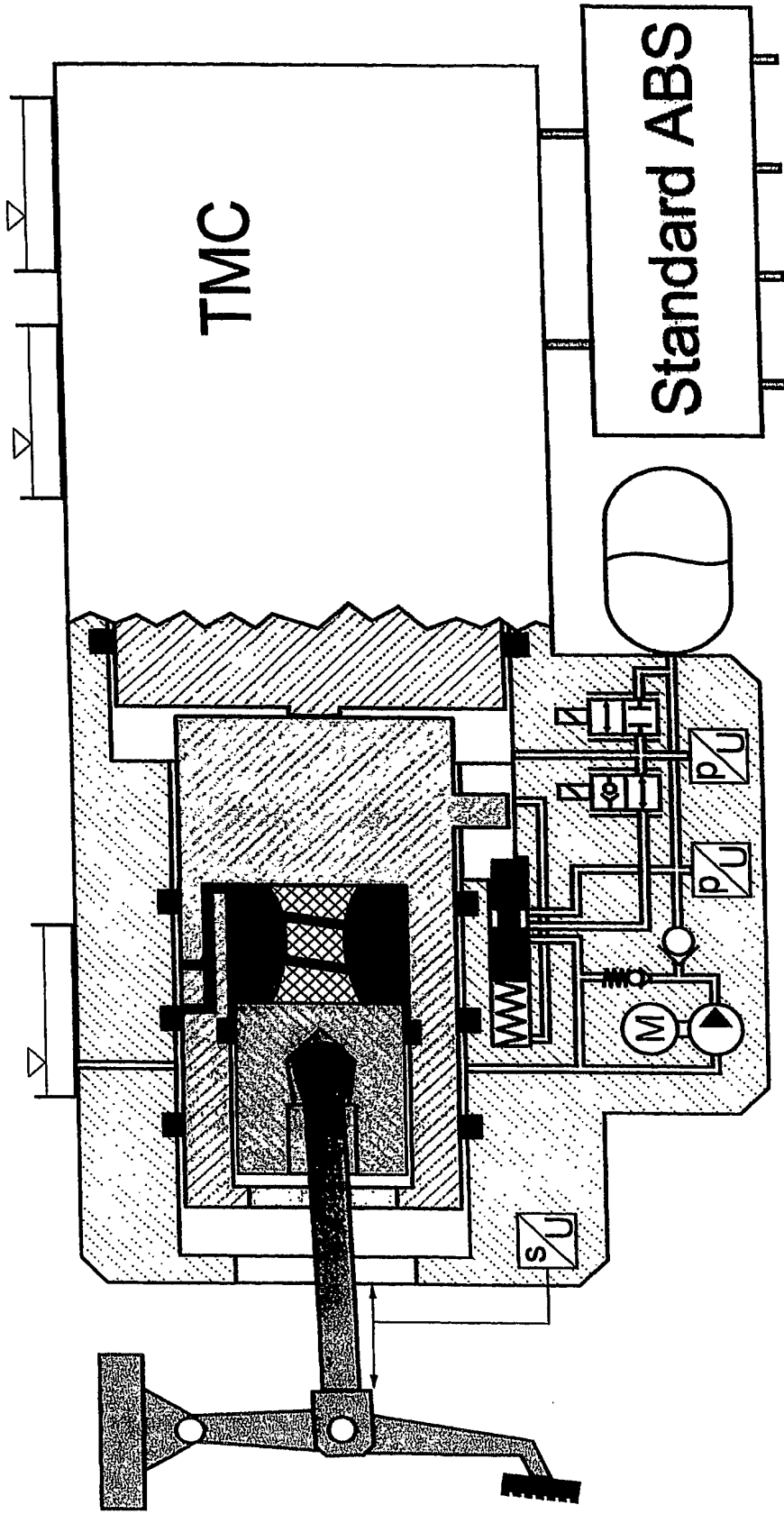
Full Power Brake FPB

Stefan A. Drumm
01.07.2003

Full Power Brake FPB

Stefan A. Drumm
01.07.2003

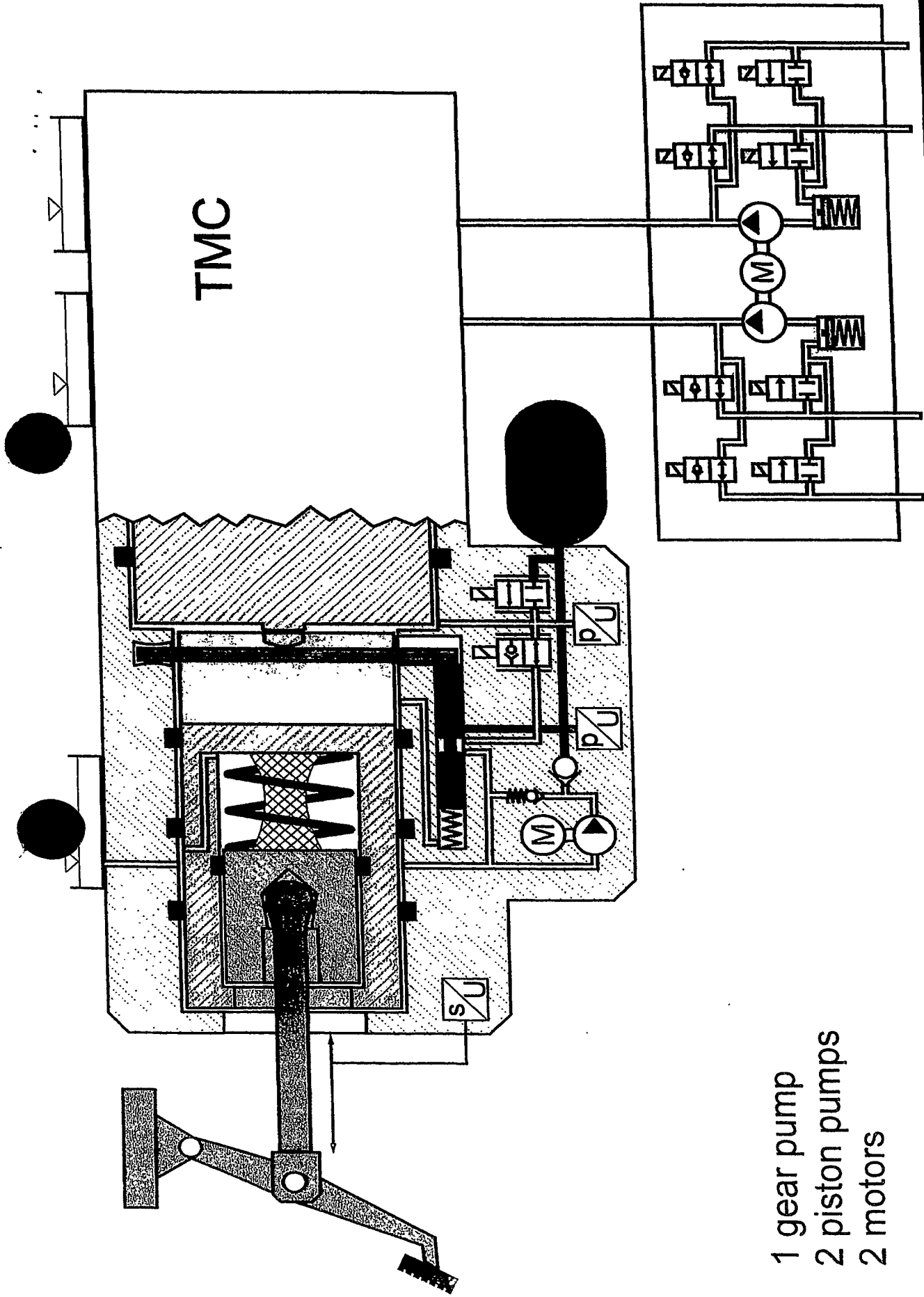
Bild 5



operation mode 4
= mechanic fallback

Full Power Brake FPB

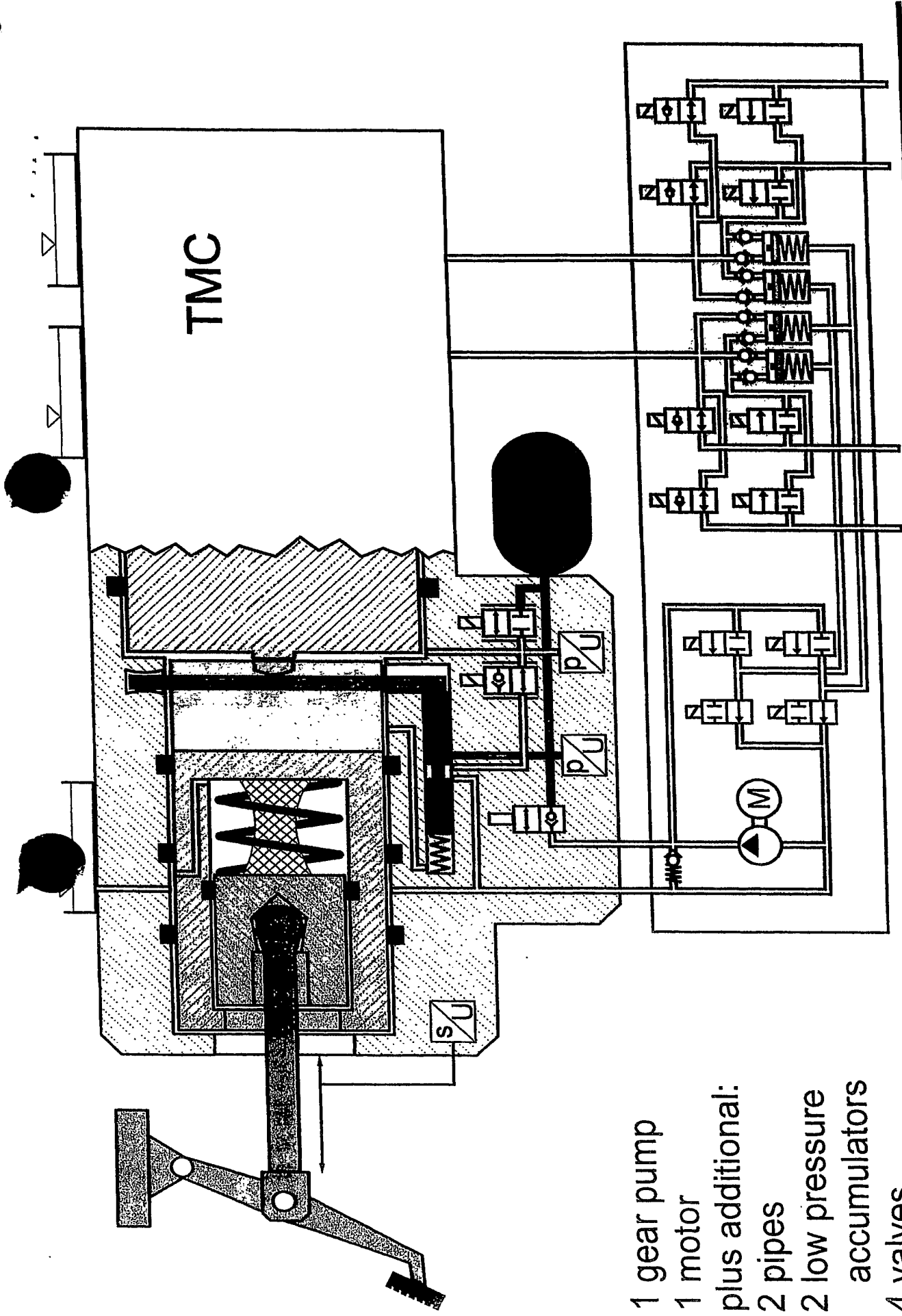
Stefan A. Drumm
01.07.2003



- 1 gear pump
- 2 piston pumps
- 2 motors

Modular Full Power Brake FPB-M Based on Hydraulic Brake Booster HBB

Bild 7



- 1 gear pump
- 1 motor
- plus additional:
- 2 pipes
- 2 low pressure accumulators
- 4 valves

Integrated Full Power Brake FPB-I Based on Hydraulic Brake Booster HBB

Bild 8

Detail: trockene Simulatorfeder

